Bulletin d'analyse – Régions rurales et petites villes du Canada
Vol. 7, n° 6 (septembre 2008)

N° 21-006-XIF au catalogue

Le navettage en milieu rural : son importance pour les marchés du travail ruraux et urbains

Spencer Harris, Alessandro Alasia et Ray D. Bollman, Statistique Canada

Points saillants

- **Les navetteurs ruraux comptent autant sur les emplois en milieu rural que sur les emplois en milieu urbain.**
- **Le bassin de main-d'œuvre rurale n'est pas une source importante de travailleurs pour les emplois en milieu urbain puisque seulement 4 % des emplois en milieu urbain sont occupés par des résidents ruraux. Toutefois, ces emplois en milieu urbain représentent 16 % de la main-d'œuvre rurale.**
- **Les travailleurs urbains représentent une proportion faible mais non négligeable de l'emploi en milieu rural. Environ 7 % des emplois en milieu rural sont occupés par des travailleurs qui habitent en milieu urbain. Toutefois, ces emplois en milieu rural ne sont occupés que par 1 % de travailleurs urbains.**

Introduction

Pour la plupart des gens, le terme « navetteur » évoque la situation d'une personne qui quitte son domicile le matin pour aller travailler au centre-ville et qui fait le trajet inverse le soir — autrement dit, une personne qui vit en périphérie et qui travaille dans le noyau urbain. Selon les recherches sur le navettage dans les grandes villes du Canada (les RMR) même s'il s'agit encore d'une tendance courante, les caractéristiques du navettage deviennent plus complexes puisqu'il y a de plus en plus de déplacements d'une périphérie à une autre (Heisz et LaRochelle-Côté, 2005).

Bulletin d'analyse – Régions rurales et petites villes du Canada
Vol. 7, n° 6 (septembre 2008)

N° 21-006-XIF au catalogue

Le navettage en milieu rural : son importance pour les marchés du travail ruraux et urbains

Spencer Harris, Alessandro Alasia et Ray D. Bollman, Statistique Canada

Points saillants

- **Les navetteurs ruraux comptent autant sur les emplois en milieu rural que sur les emplois en milieu urbain.**
- **Le bassin de main-d'œuvre rurale n'est pas une source importante de travailleurs pour les emplois en milieu urbain puisque seulement 4 % des emplois en milieu urbain sont occupés par des résidents ruraux. Toutefois, ces emplois en milieu urbain représentent 16 % de la main-d'œuvre rurale.**
- **Les travailleurs urbains représentent une proportion faible mais non négligeable de l'emploi en milieu rural. Environ 7 % des emplois en milieu rural sont occupés par des travailleurs qui habitent en milieu urbain. Toutefois, ces emplois en milieu rural ne sont occupés que par 1 % de travailleurs urbains.**

Introduction

Pour la plupart des gens, le terme « navetteur » évoque la situation d'une personne qui quitte son domicile le matin pour aller travailler au centre-ville et qui fait le trajet inverse le soir — autrement dit, une personne qui vit en périphérie et qui travaille dans le noyau urbain. Selon les recherches sur le navettage dans les grandes villes du Canada (les RMR) même s'il s'agit encore d'une tendance courante, les caractéristiques du navettage deviennent plus complexes puisqu'il y a de plus en plus de déplacements d'une périphérie à une autre (Heisz et LaRochelle-Côté, 2005).

Bulletin d'analyse — Régions rurales et petites villes du Canada

ISSN 1481-0972
ISBN 978-0-662-04639-4

Rédacteur : Ray D. Bollman
Rédacteur adjoint : Neil Rothwell

Publié en collaboration avec le Secrétariat rural d'Agriculture et Agroalimentaire Canada, le **Bulletin d'analyse — Régions rurales et petites villes du Canada** est une publication hors série de la Division de l'agriculture de Statistique Canada. Pour obtenir un exemplaire, il suffit de visiter notre site Web à www.statcan.gc.ca et de choisir la rubrique Nos produits et services.

On peut contacter la Division de l'Agriculture à l'adresse:

Division de l'agriculture, Statistique Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

Numéro de téléphone sans frais : 1-800-465-1991

Internet : agriculture@statcan.gc.ca
Télécopieur : 613-951-3868

Comité de revue : Denis Chartrand, Jeffrey Smith, Heather Clemenson, Bishnu Saha, Marco Morin, Aurelie Mogan et Deb Harper.

Remerciements particuliers à : Josée Bourdeau et Véronique Julien

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada.
© Ministre de l'Industrie, 2008
Tous droits réservés. Le contenu de la présente publication électronique peut être reproduit en tout ou en partie, et par quelque moyen que ce soit, sans autre permission de Statistique Canada, sous réserve que la reproduction soit effectuée uniquement à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé destiné aux journaux et/ou à des fins non commerciales. Statistique Canada doit être cité comme suit : Source (ou « Adapté de », s'il y a lieu) : Statistique Canada, année de publication, nom du produit, numéro au catalogue, volume et numéro, période de référence et page(s). Autrement, il est interdit de reproduire le contenu de la présente publication, ou de l'emmagasiner dans un système d'extraction, ou de le transmettre sous quelque forme et par quelque moyen que ce soit, reproduction électronique, mécanique, photographique, pour quelque fin que ce soit, sans l'autorisation écrite préalable des Services d'octroi de licences, Division des services à la clientèle, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises, les administrations canadiennes et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Normes de services à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle qui sont observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec Statistique Canada au numéro sans frais 1-800-263-1136. Les normes de service sont aussi publiées sur le site www.statcan.gc.ca sous À propos de nous > Offrir des services aux Canadiens.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada :

.	indisponible pour toute période de référence
..	indisponible pour une période de référence précise
...	n'ayant pas lieu de figurer
0	zéro absolu ou valeur arrondie à zéro
0[s]	valeur arrondie à 0 (zéro) là où il y a une distinction importante entre le zéro absolu et la valeur arrondie
p	préliminaire
r	révisé
x	confidentiel en vertu des dispositions de la *Loi sur la statistique*
E	à utiliser avec prudence
F	trop peu fiable pour être publié

Il y a eu diverses études qui ont porté sur le navettage rural (Schindegger et Krajasits, 1997; Green et Meyer, 1997; Mitchell, 2005), mais, à l'extérieur des grandes agglomérations, nous connaissons actuellement moins bien les caractéristiques multidirectionnelles du navettage. Le présent bulletin est une première tentative d'analyse des caractéristiques multidirectionnelles du navettage dans les régions rurales. Nous montrons que les caractéristiques du navettage, et plus expressément du navettage rural, sont plus complexes que de simples déplacements entre le noyau et la périphérie, qui sont généralement représentés comme un ensemble de cercles concentriques autour d'un noyau urbain.

L'une des principales constatations de notre analyse est que, chez les habitants des régions rurales et des petites villes au Canada, le navettage en milieu rural et le navettage entre le milieu rural et le milieu urbain sont aussi fréquents l'un que l'autre. Autrement dit, les navetteurs ruraux dépendent autant du marché du travail en milieu rural qu'en milieu urbain. Les déplacements vers l'extérieur des collectivités semblent être multidirectionnels et ne se produisent pas tout simplement dans la direction périphérie — noyau urbain.

Ce bulletin présente des données de base sur les caractéristiques et l'ampleur du navettage rural en 2001 et nous permet de mieux comprendre comment les collectivités rurales sont touchées à la fois par les navetteurs vers le milieu urbain et les navetteurs vers le milieu rural. Il montre aussi que les régions métropolitaines de recensement et les agglomérations de recensement (grands centres urbains), qui sont délimitées en fonction des déplacements de navettage, constitue essentiellement des marchés du travail en vase clos. Dans l'ensemble, seulement 4 % des emplois dans les régions urbaines sont occupés par des personnes qui font la navette à partir du milieu rural. Les autres 96 % sont des emplois occupés par les habitants des régions urbaines.

Les données utilisées dans la présente analyse proviennent du Recensement de la population de 2001. Les subdivisions de recensement (SDR) (encadré 1) sont classées soit en tant que partie d'un grand centre urbain (GCU), soit en tant que partie d'une région dite « régions rurales et petites villes » (RRPV). Dans l'interprétation des résultats, le lecteur doit tenir compte des difficultés méthodologiques engendrées par les caractéristiques multidirectionnelles des déplacements de navettage (dont il est question aux encadrés 2 et 3).

Nous reconnaissons que l'utilisation de différents découpages géographiques du recensement et de définitions différentes du navettage pourraient,

dans une certaine mesure, modifier ces résultats. Néanmoins, les travaux actuels qui ont porté sur les déplacements de navettage au sein des RMR ont montré également la complexité croissante des déplacements dans ces limites urbaines, de même que la croissance rapide des déplacements d'une périphérie à l'autre. Par conséquent, les constatations générales présentées dans le présent bulletin font état de tendances qui devraient être analysées dans une étude ultérieure sur le navettage en milieu rural et les marchés du travail ruraux.

La présente étude s'ajoute aux travaux existants qui ont montré la complexité croissante des déplacements de navettage dans les régions urbaines du Canada, particulièrement la croissance rapide du navettage à partir d'une partie de la périphérie de la zone urbaine à une autre partie de la périphérie par opposition au navettage à partir de la périphérie vers le centre. La présente analyse est également une première étape vers la délimitation des marchés du travail ruraux et l'établissement de leur profil.

Encadré 1 Source des données

Les données utilisées dans la présente analyse proviennent du Recensement de la population de 2001 et sont agrégées au niveau de la subdivision de recensement (SDR). Pour chaque paire de SDR pour laquelle il existe du navettage, la base de données indique le total des déplacements et les déplacements pour chaque sexe. Les données sur la situation géographique d'une SDR (les coordonnées du centre géographique) et la classification de la SDR selon le type de zone (codes de ZIM) proviennent de Statistique Canada (2002b).

Pour plus d'information sur les données relatives au lieu de travail et au lieu de résidence, voir Statistique Canada (2002a).

Encadré 2 Définitions : Navettage

Aux fins de la présente analyse, un **navetteur** est une personne qui déclare un lieu de résidence dans une subdivision de recensement (SDR) et un lieu de travail dans une SDR différente qui est située à moins de 250 km de son lieu de résidence. Les données sur le lieu de travail et sur le lieu de résidence proviennent du long questionnaire du Recensement de la population. Comme le long questionnaire ne recense qu'un cinquième des ménages, les exigences de confidentialité et de fiabilité nous obligent à exclure les déplacements lorsqu'il y a moins de 20 navetteurs entre deux SDR (p. ex., pour un échantillon de moins de quatre navetteurs). La présente analyse porte essentiellement sur la nature des marchés du travail et leurs liens avec le navettage quotidien; pour cette raison, la définition de « navetteur » est limitée à quiconque travaille dans un rayon de 250 kilomètres de son lieu de résidence. Plus expressément, nous incluons dans notre base de données seulement les déplacements de navettage entre chaque paire de SDR dont les centres géographiques sont distants de moins de 250 km. Autrement dit, si les centres géographiques de deux municipalités sont éloignés de plus de 250 km, les déplacements de navettage éventuels entre ces municipalités ne sont pas pris en compte dans le navettage quotidien aux fins de la présente analyse.

Il faut mentionner que ce seuil de distance (250 km) n'exclut que 0,7 % de tous les déplacements de navetteurs figurant dans la base de données originale. Autrement dit, 99,3 % des navetteurs dans la base de données originale ont un lieu de résidence et un lieu de travail qui sont situés dans deux municipalités éloignées de moins de 250 km. Les personnes qui vivent et travaillent dans des municipalités éloignées de plus de 250 km sont un groupe marginal qui pourrait comprendre des personnes qui y travaillent de façon temporaire ou saisonnière, mais qui indiquent quand même leur lieu de résidence original dans le recensement, des travailleurs qui se déplacent constamment par avion et qui ont un lieu de résidence différent de leur lieu de travail. Mentionnons à titre d'exemple les mineurs ou les travailleurs de la construction qui sont transportés par avion sur un lieu de travail pour une durée de 7 à 10 jours et qui ensuite quittent par avion leur lieu de travail pour un certain nombre de jours.

Il faut mentionner également que la définition de navettage utilisée ici suppose que le travailleur franchit les limites d'une SDR lorsqu'il se rend au travail. Par conséquent, cette définition ne comprend pas les personnes qui se rendent au travail dans les limites de la même SDR, mais qui pourraient quand même se déplacer sur une assez longue distance pour aller travailler. Par ailleurs, cette définition comprendrait les personnes qui se déplacent sur une courte distance mais qui franchissent quand même les limites d'une SDR. La présente analyse vise à rendre compte des déplacements multidirectionnels (*de-à*). Il faut donc à cette fin qu'un espace continu soit réparti en unités géographiques distinctes. C'est pourquoi il y a aussi une certaine approximation dans le calcul des déplacements de navettage effectifs.

Selon notre définition du navettage, sur une population active nationale d'environ 14,7 millions de personnes, il y a environ 4,8 millions de travailleurs qui font du navettage. Cela signifie que 4,8 millions de travailleurs franchissent les limites d'une SDR lorsqu'ils se rendent au travail. En 2001, environ 8 % des travailleurs travaillaient à domicile (Statistique Canada, 2003). D'autres travailleurs se déplacent pour aller au travail mais ils ne franchissent pas les limites d'une SDR.

Pour parler des déplacements du point de vue de la municipalité à partir de laquelle le déplacement se produit, on parle de **navetteurs sortants** et de **navettage sortant**. Par conséquent, le pourcentage des navetteurs sortants est calculé par rapport à la population active ou aux déplacements dans la zone d'où proviennent les navetteurs. On parle de **navetteurs entrants** et de **navettage entrant** lorsqu'il s'agit des déplacements du point de vue de la municipalité qui reçoit les navetteurs. Par conséquent, le pourcentage de navetteurs entrants est calculé par rapport à la population active ou aux déplacements dans la zone qui reçoit les navetteurs.

Encadré 3 Définitions : Géographie

Une **subdivision de recensement** (SDR) est une municipalité (c.-à-d. une localité constituée en personne morale, une municipalité rurale, une ville, etc., selon la loi provinciale) ou son équivalent comme les réserves indiennes, les établissements indiens et les territoires non organisés. Dans le Recensement de la population de 2001, il y avait 5 600 SDR. Pour la description détaillée d'une SDR, voir Statistique Canada (2002a). Les SDR peuvent varier beaucoup pour ce qui est de la taille de la population — de quelques habitants jusqu'à plus de deux millions à Toronto. En outre, l'étendue géographique d'une SDR peut varier beaucoup — de moins d'un kilomètre carré pour une petite ville rurale jusqu'aux vastes étendues géographiques des territoires dits « non organisés » dans la partie nord de nombreuses provinces. Les données au niveau des SDR sont regroupées par type de secteur selon la classification des secteurs statistiques de Statistique Canada.

Les **grands centres urbains** (GCU) sont composés de SDR classés en tant que parties des régions métropolitaines de recensement (RMR) et des agglomérations de recensement (AR). En 2001, on considérait qu'une RMR avait un noyau urbain de 100 000 habitants ou plus et comprenait toutes les SDR voisines dont 50 % ou plus de la population active résidente se déplaçait vers le noyau urbain de la RMR. Une AR avait un noyau urbain de 10 000 à 99 999 habitants et comprenait aussi les SDR voisines dont 50 % ou plus de la population active résidente se déplaçait vers le noyau urbain de l'AR.

- Les **grandes RMR** sont des SDR qui font partie d'une RMR ayant une population totale de 500 000 habitants ou plus. En 2001, il s'agissait de Québec, Montréal, Ottawa-Gatineau, Toronto, Hamilton, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver.
- Les **petites RMR** sont des SDR faisant partie d'une RMR ayant une population de 100 000 à 499 999 habitants.
- Les **AR** sont des SDR faisant partie d'une agglomération de recensement ayant une population de 10 000 à 99 999 habitants.

Les **régions rurales et petites villes (RRPV)** sont des SDR qui ne font pas partie d'une RMR ou d'une AR. Les RRPV sont également classées dans une zone d'influence métropolitaine (ZIM) comme suit :

- **ZIM forte :** SDR dans une RRPV dont 30 % ou plus de la population active résidente fait la navette vers une RMR ou une AR;
- **ZIM modérée :** SDR dans une RRPV dont 5 % à 29 % de la population active résidente fait la navette vers une RMR ou une AR;
- **ZIM faible :** SDR dans une RRPV dont plus de zéro mais moins de 5 % de la population active résidente fait la navette vers une RMR ou une AR;
- **ZIM nulle :** SDR dans une RRPV dont la population active ne se déplace pas vers une RRPV (ou dont la population active comprend moins de 40 travailleurs).

Les définitions de GCU et de SDR sont fondées sur l'activité de navettage *vers une RMR ou une AR*. C'est donc que le volume de l'activité de navettage vers une RMR ou une AR et le type de ZIM à laquelle une SDR est attribuée sont directement en corrélation. Pour la même raison, *une partie des résultats* présentés dans la présente analyse confirment tout simplement les déplacements qui servent à produire cette classification. Par ailleurs, la classification des ZIM ne permet pas d'évaluer les déplacements qui se produisent entre diverses catégories de ZIM ou dans la même catégorie de ZIM. C'est là où les résultats de la présente analyse sont les plus révélateurs. Dans la présente étude, la classification des RMR et des AR est fondée sur la population totale de l'agglomération plutôt que sur la population dans le noyau urbain. Toute agglomération ayant une population totale supérieure à 100 000 est classée en tant que RMR; par conséquent, la plus « petite RMR » de la catégorie comprend 7 AR ayant une population de moins de 100 000 habitants dans son noyau urbain, mais une population supérieure à 100 000 habitants. En outre, pour des raisons pratiques, 16 SDR qui ne sont pas des AR dans les territoires, où il y a de petits déplacements vers une AR dans les territoires, ont été attribués à la catégorie de la ZIM forte. Toutefois, beaucoup ont été exclus dans l'analyse parce que moins de 20 personnes font la navette et/ou que la distance parcourue est de 250 km ou plus.

Est-ce que la définition de « rural » a un effet sur les résultats? Le découpage géographique utilisé dans la présente analyse a certaines conséquences pour les résultats. Comme nous l'avons mentionné ci-dessus, le découpage géographique comme tel est fondé sur une trajectoire donnée de l'activité de navettage. D'autres définitions de « rural » pourraient engendrer d'autres perspectives. Par exemple, il y a une autre définition qui est celle du « recensement rural » et qui tient compte de la population à l'extérieur des centres de 100 000 habitants ou plus et à l'extérieur des régions ayant une densité de population de 400 habitants ou plus au kilomètre carré (du Plessis et coll. 2001). Chaque SDR peut comporter des régions rurales de recensement et des régions urbaines de recensement. Essentiellement, la « région rurale de recensement » est la campagne à l'extérieur de chaque SDR. Dans la période de 1991 à 2006, plus du tiers des habitants des « régions rurales de recensement » du Canada vivaient dans une SDR qui faisait partie d'une RMR ou d'une AR (Bollman et Clemenson, à paraître). Par conséquent, l'utilisation de « région rurale de recensement » et de « région urbaine de recensement » permettrait de saisir les déplacements multidirectionnels dans une SDR (rural-urbain, rural-rural, etc.). Plus expressément, étant donné la définition de « rural » qui est utilisée, le navettage rural-rural présenté dans cette analyse comprend les déplacements entre les très petites municipalités et les villes comptant jusqu'à 10 000 habitants.

Pour en savoir davantage sur les définitions décrites ci-dessus, voir McNiven et coll. (2000) et Statistique Canada (2002a).

Où sont les travailleurs et où sont les emplois?

En 2001, sur 14,7 millions de travailleurs, 2,8 millions habitaient dans les régions rurales et les petites villes (RRPV). Sur ces 2,8 millions, environ 2,3 millions travaillaient également dans une RRPV, mais pas nécessairement dans la municipalité où ils habitaient (tableau 1). Par ailleurs, environ 0,4 million faisaient la navette vers une municipalité dans un grand centre urbain (GCU).

Les travailleurs des régions rurales et des petites villes n'occupaient pas beaucoup d'emplois situés dans le marché du travail des grands centres urbains. En 2001, environ 96 % des emplois urbains étaient occupés par des habitants d'un GCU, soit qui vivaient dans la même municipalité, soit qui faisaient la navette à partir d'une autre municipalité d'un GCU. Moins de 4 % des emplois urbains étaient occupés par des habitants des RRPV qui faisaient la navette. Toutefois, étant donné la taille différente de la population des GCU et des RRPV, les 0,4 million de travailleurs qui occupaient 4 % des emplois urbains représentaient 16 % de tous les travailleurs habitant dans les RRPV. Ainsi, le marché du travail urbain était relativement important pour les travailleurs des RRPV, mais ces travailleurs étaient moins importants pour ce qui est du nombre d'emplois urbains occupés.

En 2001, il y avait près de 164 000 navetteurs qui se déplaçaient d'une municipalité d'un GCU à une municipalité classée dans les RRPV. Ces travailleurs ne représentaient qu'un peu plus de 1 % des travailleurs habitant dans les GCU, mais ils occupaient environ 7 % des emplois dans les RRPV. C'est pourquoi, dans l'ensemble, les emplois ruraux étaient d'importance marginale pour les travailleurs urbains, mais les travailleurs urbains étaient passablement plus importants en ce qui a trait au nombre d'emplois ruraux occupés.

Tableau 1 Répartition des travailleurs selon le lieu des résidence et le lieu de travail, Canada, 2001

Lieu de résidence	Travailleurs par lieu de travail		
	Grands centres urbains	Régions rurales et petites villes	Toutes les régions
	Nombre		
Grands centres urbains	11 753 460	163 740	11 917 200
Régions rurales et petites villes	443 605	2 334 325	2 777 930
Toutes les régions	12 197 065	2 498 065	14 695 130
	Répartition selon le lieu de travail		
	pourcentage de la ligne		
Grands centres urbains	98,6	1,4	100,0
Régions rurales et petites villes	16,0	84,0	100,0
Toutes les régions	83,0	17,0	100,0
	Répartition selon le lieu de résidence		
	pourcentage de la colonne		
Grands centres urbains	96,4	6,6	81,1
Régions rurales et petites villes	3,6	93,4	18,9
Toutes les régions	100,0	100,0	100,0

Nota : Le lieu de résidence est défini comme étant le lieu où habite le travailleur et le lieu du travail comme étant le lieu de l'emploi. Ce tableau présente les chiffres pour tous les travailleurs (à la fois les navetteurs et les non-navetteurs). Par exemple, la valeur de 11 753 460 comprend à la fois les navetteurs entre les subdivision du recensement (SDR) du même type de région, de même que les personnes qui vivent et qui travaillent dans la même subdivision de recensement (SDR). Pour la définition du navettage utilisée dans la présente analyse, voir l'encadré 2.

Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2001.

Un tableau d'ensemble : les navetteurs ruraux et urbains

En 2001, environ 4,8 millions de personnes, soit un tiers de la population active canadienne, franchissaient une limite municipale pour se rendre au travail (tableau 2). La plupart se déplaçaient sur une distance relativement courte. Selon Statistique Canada (2003), seulement 13 % des navetteurs se déplaçaient sur une distance de plus de 25 km pour se rendre au travail (ce nombre comprend les navetteurs qui restaient dans la même municipalité).

Puisque plus de 80 % de la population canadienne vivaient dans des GCU en 2001 (Bollman et Clemenson, à paraître), il n'est pas étonnant que la plus grande partie du navettage était concentrée dans les centres urbains et autour. En 2001, environ 3,8 millions de navetteurs se déplaçaient entre les administrations urbaines, ce qui correspond à 78 % de tous les navetteurs au Canada. Les autres 22 % (un peu plus d'un million de travailleurs) représentaient tous les autres déplacements régionaux (urbain-rural, rural-urbain, rural-rural).

Seulement environ 164 000 personnes, ce qui représente 4 % des navetteurs qui habitaient dans un GCU, se déplaçaient dans une municipalité de RRPV pour travailler (tableau 2 et figure 1). Voilà une vive illustration du fait que les GCU canadiens sont des marchés du travail en vase clos.

Parmi les navetteurs qui habitaient dans les RRPV, un peu plus de la moitié (447 000) se déplaçaient vers une autre municipalité de RRPV. Ces habitants de RRPV, par conséquent, contribuaient à l'économie d'autres régions rurales. En comparaison, environ 444 000 travailleurs se déplaçaient d'une région rurale ou d'une petite ville vers un grand centre urbain. Cela sous-entend que les déplacements d'une région rurale à une autre représentaient une bonne proportion de la main-d'œuvre des RRPV au Canada.

Ces résultats indiquent que, pour ce qui est des travailleurs qui se déplacent à l'extérieur d'une RRPV, les emplois ruraux sont tout aussi importants que les emplois urbains. Ce qui va à l'encontre de l'idée dominante selon laquelle le navettage suppose essentiellement le déplacement d'un domicile rural vers un emploi en ville.

Tableau 2 Répartition des navetteurs selon le lieu de résidence et le lieu de travail, Canada, 2001

Lieu de résidence	Navetteurs par lieu de travail		
	Grands centres urbains	Régions rurales et petites villes	Toutes les régions
	Nombre		
Grands centres urbains	3 765 950	163 740	3 929 690
Régions rurales et petites villes	443 605	447 000	890 605
Toutes les régions	4 209 555	610 740	4 820 295
	Répartition selon le lieu de travail		
	pourcentage de la ligne		
Grands centres urbains	95,8	4,2	100,0
Régions rurales et petites villes	49,8	50,2	100,0
Toutes les régions	87,3	12,7	100,0
	Répartition selon le lieu de résidence		
	pourcentage de la colonne		
Grands centres urbains	89,5	26,8	81,5
Régions rurales et petites villes	10,5	73,2	18,5
Toutes les régions	100,0	100,0	100,0

Nota : Le lieu de résidence est défini comme étant le lieu où habite le travailleur et le lieu du travail comme étant le lieu de l'emploi. Ce tableau indique seulement les navetteurs. Il comprend les navetteurs entre les subdivision de recensement (SDR) dans le même type de région. Par exemple, il y a 447 000 personnes qui se déplacent d'une subdivision de recensement (SDR) d'une région rurale ou petite ville à une autre subdivision de recensement (SDR) d'une région rurale ou petite ville. Pour la définition du navettage utilisée dans cette analyse, voir l'encadré 2.

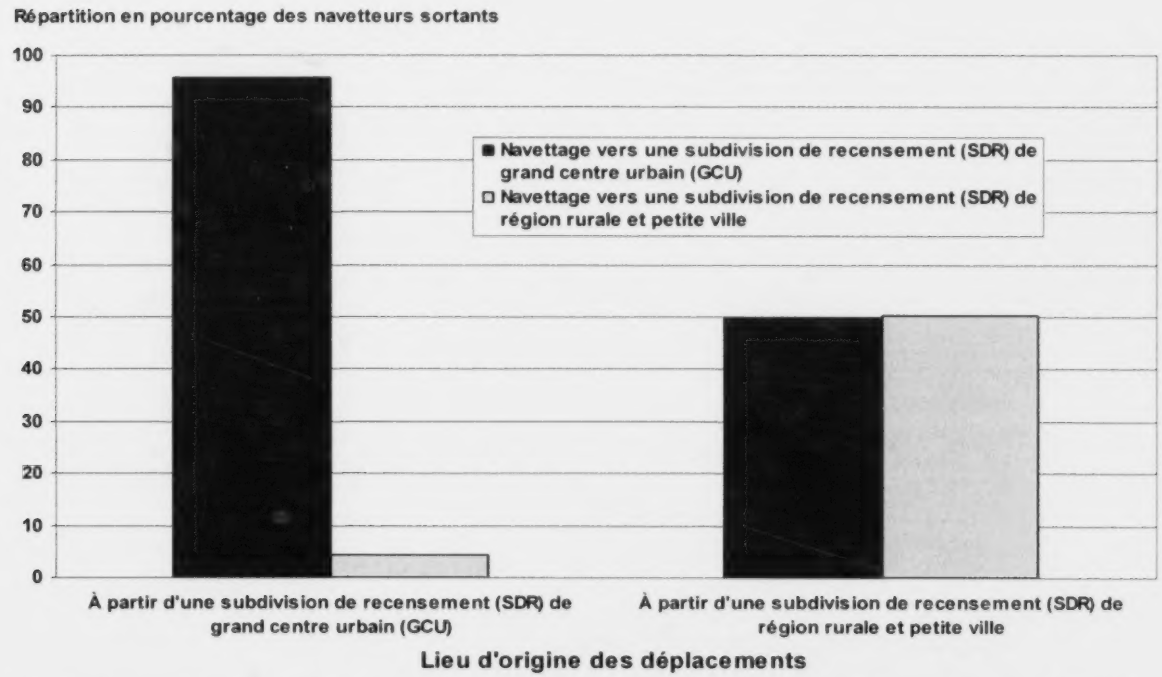
Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2001.

Il y a des raisons de penser que les caractéristiques du navettage qui se dégagent de ces résultats valent également pour les autres définitions de « rural ». En particulier, les études qui portent sur les caractéristiques du navettage dans les RMR mettent en relief la complexité croissante de ces caractéristiques dans les agglomérations métropolitaines. Heisz et LaRochelle-Côté (2005) ont montré que, de 1996 à 2001, l'importance économique relative des centres urbains a diminué à mesure que le nombre d'emplois dans les banlieues a augmenté à un rythme quatre fois plus rapide que dans les noyaux urbains. Par conséquent, de plus en plus de personnes se déplaçaient à travers la ville pour se rendre dans ces banlieues. De 1981 à 2001, le nombre de travailleurs qui se déplaçaient vers les banlieues a augmenté de 74 %, ce qui représente1,8 million de travailleurs, tandis que ceux qui se déplaçaient vers le noyau urbain n'ont augmenté que de 28 % pour se chiffrer à 1,3 million (Statistique Canada, 2003). Parmi ceux qui se déplaçaient vers des municipalités voisines en 2001, environ les deux tiers provenaient d'une autre municipalité voisine et un tiers de la municipalité du noyau urbain. Les 1,2 million de travailleurs qui se déplaçaient d'une municipalité de banlieue à une autre en 2001 ont représenté une augmentation de 91 % entre 1981 et 2001.

Comme ce sont encore surtout les femmes qui s'occupent d'élever les enfants et de faire l'entretien du ménage, on pourrait s'attendre à ce que moins de femmes fassent la navette et que celles qui le font se déplacent sur de plus petites

distances. Pour ce qui est de la proportion des déplacements, dans le cas de presque toutes les combinaisons selon l'origine et selon la destination, à la fois les femmes et les hommes ne diffèrent que par quelques points de pourcentage par rapport à l'ensemble, bien que la proportion des femmes qui font la navette soit généralement plus élevée entre les SDR dans le même type de région. Les résultats montrent qu'il y avait environ 400 000 hommes de plus que de femmes qui faisaient la navette au Canada (2,6 millions d'hommes comparativement à 2,2 millions de femmes) (tableaux A8 et A9 de l'annexe). Toutefois, les caractéristiques générales sont semblables.

Figure 1 La moitié des navetteurs en provenance d'une subdivision de recensement (SDR) de région rurale et petite ville se dirige vers une subdivision de recensement (SDR) d'une autre région rurale et petite ville, Canada, 2001



Nota : Une subdivision de recensement (SDR) est une ville ou une municipalité constituée en personne morale. Voir la définition de navettage à l'encadré 2.
Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2001.

Un examen plus attentif : le navettage dans des secteurs différents des régions rurales et urbaines au Canada

Afin d'en savoir davantage sur les déplacements selon le type de région, nous utilisons les zones d'influence métropolitaine (ZIM) pour établir une distinction entre les diverses RRPV. En outre, les villes du Canada (GCU) sont réparties en grandes RMR, petites RMR et AR (encadré 3).

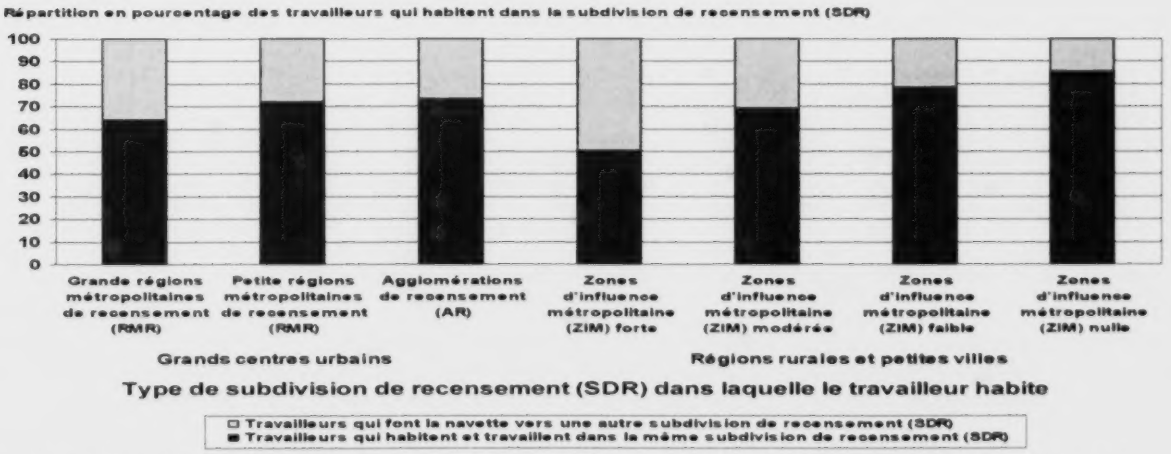
Dans l'ensemble, la proportion des navetteurs était similaire pour les GCU et les RRPV (tableau A5 de l'annexe). À l'exception des ZIM forte, chaque type de région comptait moins de 40 % de travailleurs occupant un emploi dans une SDR différente de celle où ils habitent (figure 2). Environ 50 % des travailleurs habitant une ZIM forte franchissaient la limite d'une SDR pour se déplacer.

Les municipalités dans une ZIM forte sont plus souvent des collectivités « nourricières » procurant des travailleurs aux régions urbaines. Il y a 4 605 municipalités dans les RRPV au Canada (tableau A1 de l'annexe) et, de ce nombre, 663 (14 %) sont dans une ZIM forte. Toutefois, ces municipalités comptent près de 750 000 travailleurs (tableau A2 de l'annexe), soit 27 % de la population active totale des RRPV.

Les municipalités dans les grandes RMR avaient une part plus élevée de navetteurs que les municipalités dans les petites RMR, lesquelles à leur tour comptaient une plus forte proportion que les AR. Les grandes RMR comprennent généralement de nombreuses municipalités, mais relativement peu d'entre elles comptent de grands employeurs. Les autres municipalités sont surtout des zones résidentielles.

Il y a aussi une caractéristique visible dans les RRPV. Au fur et à mesure qu'on passe des municipalités dans les ZIM forte, aux ZIM modérée, aux ZIM faible et aux ZIM nulle, relativement peu de travailleurs font la navette. Encore une fois, cette constatation met en relief le rôle « nourricier » des ZIM forte qui, dans une perspective régionale d'ensemble, semble confirmer l'idée d'une « communauté dortoir » plus que tout autre type de région.

Figure 2 Dans chaque type de région, sauf dans les zones d'influence métropolitaine (ZIM) forte, plus de 60 % des travailleurs qui y habitent sont employés dans leur subdivision de recensement (SDR) de résidence, Canada, 2001



Nota : Une subdivision de recensement (SDR) est une ville ou une municipalité constituée en personne morale. Voir la définition de navettage à l'encadré 2.
Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2001.

Navettage sortant : où vont les navetteurs ruraux et urbains?

Dans la présente partie, nous examinons plus en détail le navettage sortant vers divers types de collectivités en tant que proportion du navettage sortant total à partir de la collectivité d'origine.

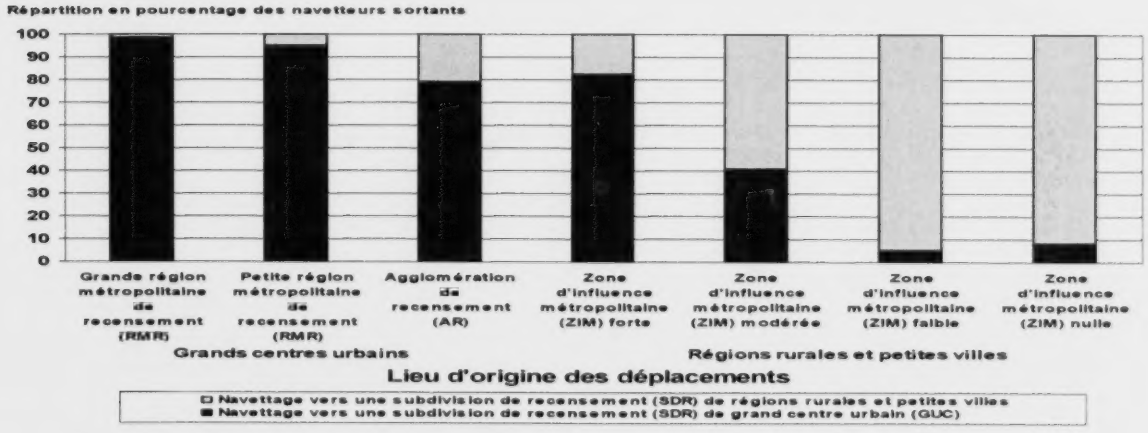
Dans les grandes et les petites RMR, la proportion de navetteurs sortants qui se rendent dans les régions rurales et petites villes (RRPV) était négligeable (figure 3). En outre, le nombre absolu de navetteurs est relativement modeste (tableau A3 de l'annexe). Toutefois, une proportion beaucoup plus élevée (21 %) des navetteurs sortants dans les AR se rendaient dans une municipalité classée dans les régions rurales et petites villes (figure 3 et tableau A4 de l'annexe).

On ne s'étonnera pas du fait que les municipalités dans une ZIM forte étaient la destination la plus fréquente pour les navetteurs sortants d'un GCU (figure 4). Toutefois, la ZIM modérée n'était que de quelques points de pourcentage derrière la ZIM forte à cet égard (et même à égalité avec la ZIM forte dans le cas du navettage à partir des grandes RMR).

Dans les régions rurales et petites villes, les municipalités des ZIM forte avaient la relation de navettage sortant la plus fréquente avec les zones urbaines (figure 3). Plus de 80 % des navetteurs sortants qui habitaient les ZIM forte se rendaient dans une municipalité d'un GCU. Cette constatation est attribuable essentiellement à la validité de la classification des ZIM qui est fondée sur le navettage vers la zone urbaine.

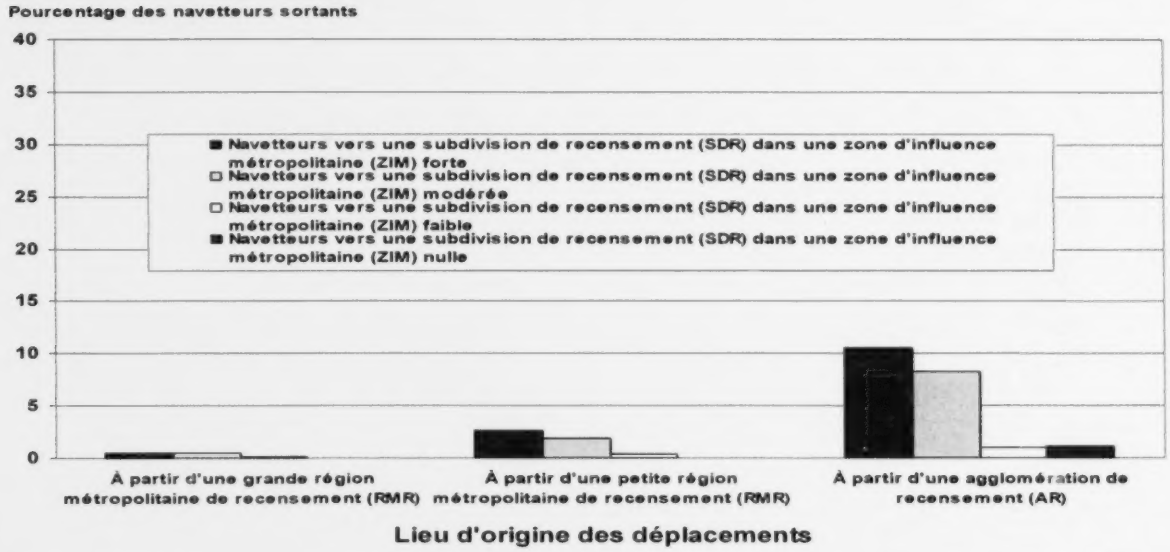
Le tableau est considérablement différent au-delà des ZIM forte. Dans les municipalités situées dans les ZIM modérée, environ 40 % des navetteurs sortants se déplaçaient vers une municipalité de GCU pour travailler, et 60 % se déplaçaient vers une autre municipalité classée dans les RRPV. Moins de 10 % des navetteurs sortants des ZIM faible et nulle se déplaçaient vers une municipalité de GCU pour travailler, et plus de 90 % se déplaçaient vers une autre municipalité classée dans les RRPV.

Figure 3 Dans les grands centres urbains, jusqu'à 20 % des navetteurs sortants se déplacent vers une subdivision de recensement (SDR) de région rurale et petite ville, et dans les zones d'influence métropolitaine (ZIM) modérée, environ 60 % des navetteurs sortants se déplacent vers une autre subdivision de recensement (SDR) de région rurale et petite ville, Canada, 2001



Nota : Une SDR est une ville ou une municipalité constituée en personne morale. Voir la définition de navettage à l'encadré 2.
Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2001.

Figure 4 Déplacements des zones urbaines vers les zones rurales : pour chaque type de grand centre urbain, la proportion de navetteurs sortants se déplaçant vers les zones d'influence métropolitaine (ZIM) forte et vers les zones d'influence métropolitaine (ZIM) modérée est semblable, Canada, 2001



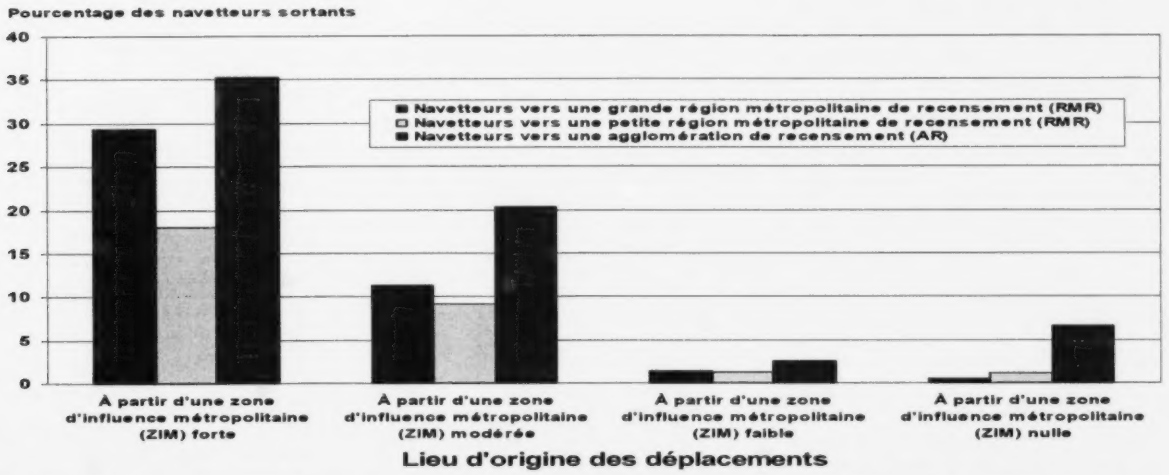
Nota : Une subdivision de recensement (SDR) est une ville ou une municipalité constituée en personne morale. Voir la définition de navettage à l'encadré 2.
Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2001.

Les agglomérations de recensement (c.-à-d. les régions urbaines comptant de 10 000 à 99 999 habitants) ont été la destination la plus fréquente parmi les habitants des RRPV qui faisaient la navette vers un GCU (figure 5). Les navetteurs qui habitaient les municipalités dans les ZIM forte, les ZIM modérée et les ZIM faible étaient plus susceptibles de se déplacer vers une grande RMR que vers une petite RMR pour leur travail.

Dans les ZIM modérée et les ZIM faible, les navetteurs qui se déplacent d'une zone rurale à une autre se rendaient habituellement dans une autre municipalité ayant la même classification ZIM (figure 6). Par exemple, 36 % des navetteurs sortants d'une municipalité dans une ZIM modérée se déplaçaient vers une autre municipalité d'une ZIM modérée. C'était le cas en particulier pour les municipalités dans les ZIM faible où plus de 70 % des navetteurs sortants se déplaçaient vers une autre municipalité d'une ZIM faible. Ces caractéristiques de navettage indiquent qu'il y a des liens économiques étroits entre les zones rurales.

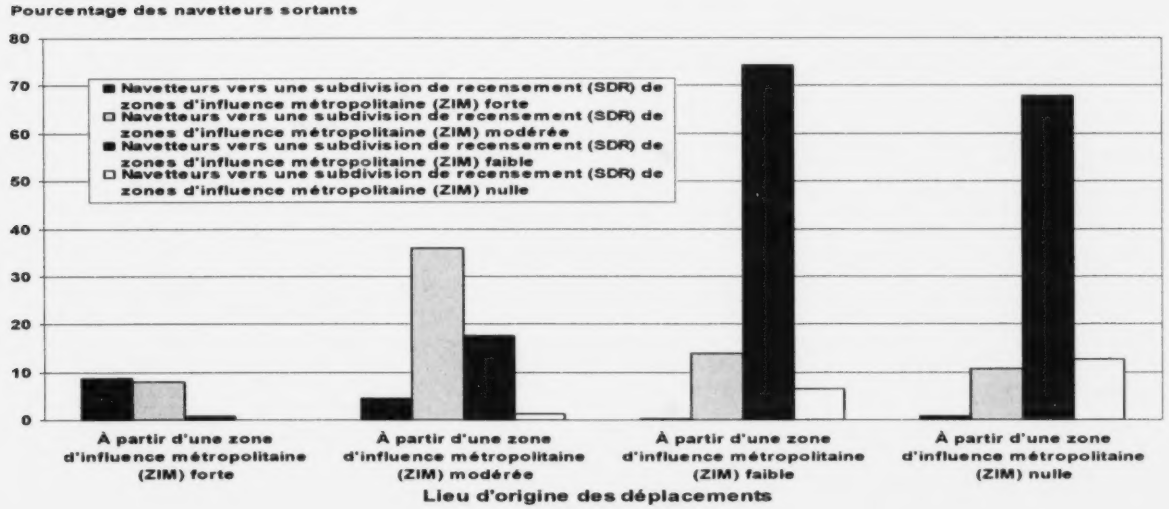
Les navetteurs d'une zone rurale à une autre dans les ZIM forte étaient presque aussi susceptibles de se déplacer vers une municipalité d'une ZIM modérée que d'une ZIM forte. Par conséquent, contrairement aux autres types de ZIM, les navetteurs sortants en provenance d'une ZIM forte ne semblent pas avoir une seule destination privilégiée vers les RRPC, ce qui fait ressortir encore une fois le caractère de « dortoir » ou de « zone limitrophe » des collectivités des ZIM forte, qui comptent généralement beaucoup de déplacements sortants vers les divers types de région. Enfin, les navetteurs d'une zone rurale à une autre dans les ZIM nulle se déplaçaient généralement vers une municipalité d'une ZIM faible. Les municipalités des ZIM nulle sont souvent entourées par une ZIM faible. C'est particulièrement le cas pour les municipalités des ZIM nulle qui sont dans les réserves indiennes.

Figure 5 Déplacements d'une région rurale vers une région urbaine : les navetteurs sortants des régions rurales et petites villes vers un grand centre urbain sont plus susceptibles de faire la navette vers une agglomération de recensement (AR), Canada, 2001



Nota : Une subdivision de recensement (SDR) est une ville ou une municipalité constituée en personne morale. Voir la définition de navettage à l'encadré 2.
Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2001.

Figure 6 Déplacements d'une région rurale vers une autre : environ 70 % des navetteurs sortants d'une subdivision de recensement (SDR) dans une zone d'influence métropolitaine (ZIM) faible et dans une zone d'influence métropolitaine (ZIM) nulle font la navette vers une subdivision de recensement (SDR) dans une zone d'influence métropolitaine (ZIM) faible, Canada, 2001



Nota : Une subdivision de recensement (SDR) est une ville ou une municipalité constituée en personne morale. Voir la définition de navettage à l'encadré 2.
Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2001.

Navettage entrant : qui occupe les emplois ruraux et urbains?

Dans cette partie, nous examinons la proportion de tous les emplois dans une zone qui sont occupés par les navetteurs entrants. Nous nous posons donc la question suivante : d'où viennent les navetteurs entrants qui occupent les emplois ruraux et urbains?

La proportion des emplois locaux qui sont occupés par les navetteurs entrants est particulièrement élevée dans les grandes RMR (38 %) et les petites RMR et les AR (près de 30 %), et elle est près de 25 % dans les ZIM forte, les ZIM modérée et les ZIM faible (figure 7). Elle est particulièrement faible dans les ZIM nulle (environ 16 %). Toutefois, pour savoir si les navetteurs entrants proviennent principalement des régions rurales ou urbaines, il faut examiner le type de région. La figure 7 diffère de la figure 2 en ce sens que, dans la première, les proportions portent sur la population active qui *travaille* dans la région, tandis que dans le deuxième cas, les proportions portent sur la population active qui *habite* dans la région.

Pour ce qui est des marchés du travail urbains, y a-t-il beaucoup de navetteurs entrants des régions rurales et petites villes qui occupent des emplois urbains? Bien qu'il y ait une certaine différence entre les GCU, la proportion des navetteurs entrants ruraux est généralement faible. Les municipalités dans les AR comptaient une plus forte proportion de leurs emplois totaux occupés par des navetteurs entrants provenant des RRPV, soit environ 11 % (tableau A7 de l'annexe). En revanche, seulement 4 % des emplois dans les petites RMR, et moins de 2 % des emplois dans les grandes RMR, étaient occupés par des navetteurs entrants provenant des RRPV.

Dans les RRPV, la proportion des emplois occupés par les navetteurs entrants est généralement plus faible que dans les municipalités des GCU (figure 7 et tableau A7 de l'annexe). En outre, les ZIM forte sont la seule catégorie des régions rurales et petites villes qui comptaient une majorité de navetteurs provenant des municipalités dans les GCU. Environ 16 % des emplois dans les municipalités des ZIM forte étaient occupés par des navetteurs provenant d'une municipalité de GCU comparativement à 9 % qui étaient occupés par des navetteurs provenant d'une SDR de RRPV.

Pour d'autres types de régions rurales et petites villes, la majorité des navetteurs entrants provenaient d'autres municipalités dans ces RRPV. Encore une fois, il s'agit d'une manifestation des liens étroits entre les régions rurales qui sont généralement dissimulés dans une analyse du navettage portant principalement sur les déplacements à partir des zones urbaines vers les zones rurales. Environ 20 % des emplois dans les municipalités de ZIM modérée et faible sont occupés par des travailleurs qui proviennent d'une autre municipalité classée dans les RRPV (figure 7).

Dans les ZIM forte, plus d'emplois étaient occupés par des navetteurs provenant de municipalités de GCU que par des navetteurs provenant de tout autre type de zone. En revanche, dans les ZIM modérée et faible, plus d'emplois étaient occupés par des navetteurs provenant d'une municipalité de la même catégorie de ZIM que par des navetteurs provenant d'un autre type de zone. Le lien entre les municipalités de ZIM forte et les autres catégories de ZIM (même avec des SDR de ZIM forte) est modeste comparativement au lien entre les municipalités de GCU.

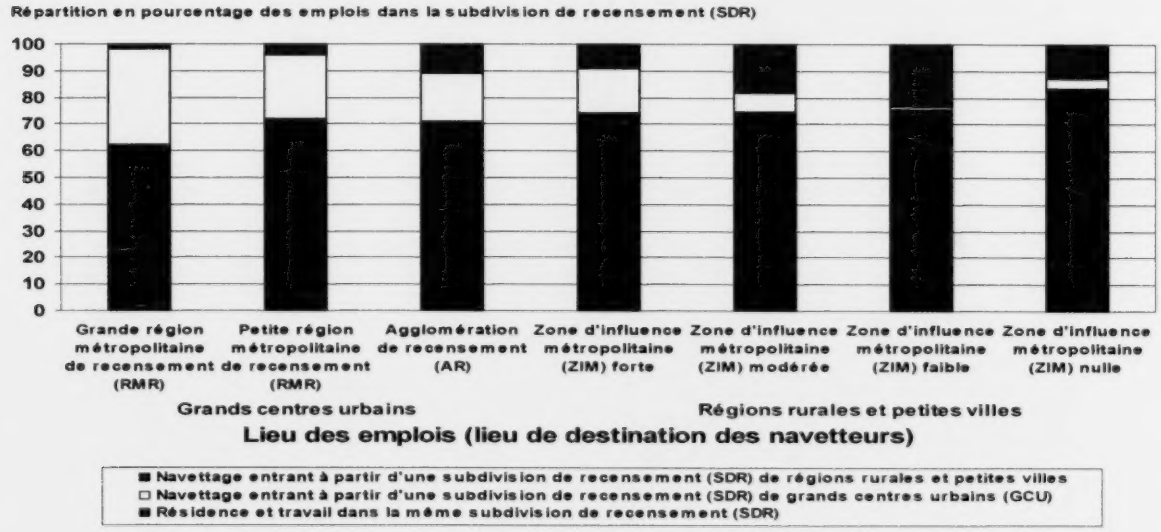
Dans les municipalités de ZIM forte, seulement 3 % environ des emplois étaient occupés par des navetteurs provenant d'une ZIM modérée; de même, dans les municipalités de ZIM modérée, environ 3 % seulement des emplois étaient occupés par des navetteurs provenant d'une ZIM forte (figure 8). Par conséquent, les municipalités de ZIM modérée, faible et nulle sont non seulement faiblement intégrées aux municipalités

des GCU, mais elles sont aussi relativement moins intégrées aux municipalités des ZIM forte.

Les agglomérations de recensement sont le point de départ principal des navetteurs des GCU qui se déplaçaient vers les RRPV (figure 9). À l'exception des ZIM faible, une proportion beaucoup plus élevée de travailleurs dans chaque type de régions rurales et petites villes se déplaçaient d'une AR plutôt que d'une petite ou grande RMR. En général, ce sont les municipalités de ZIM forte qui ont été les plus touchées par les navetteurs provenant d'une municipalité de GCU.

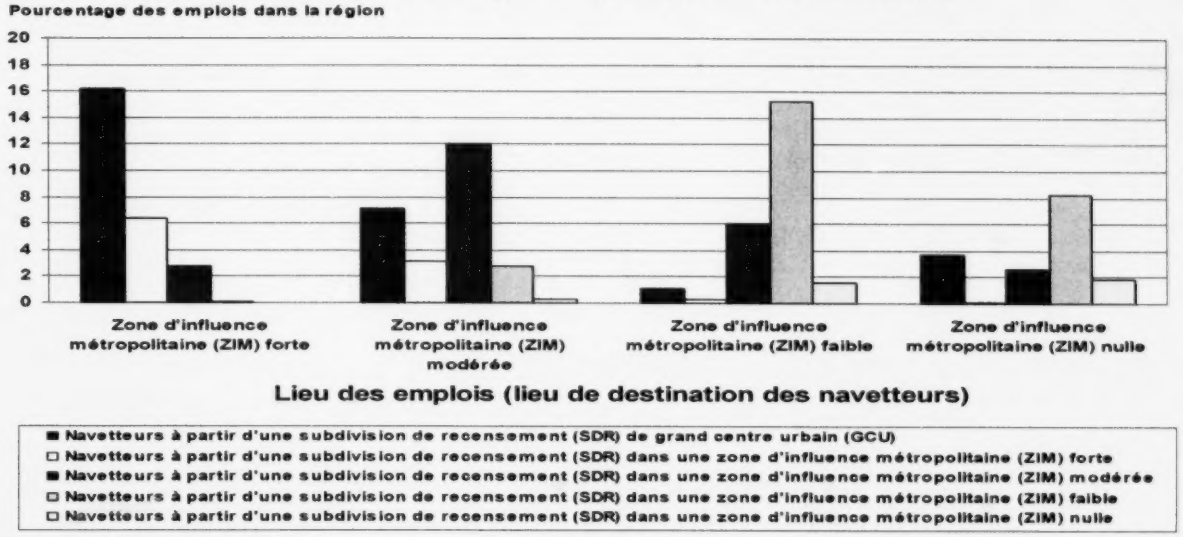
Plus de 16 % des personnes qui ont travaillé dans des municipalités des ZIM forte se sont déplacées d'une municipalité d'un GCU — de ce nombre, plus de la moitié étaient des navetteurs entrants d'une AR (figure 9). La proportion équivalente pour les ZIM modérée, le type de région suivant en importance, était d'environ 7 %. Il faut signaler toutefois que la classification des ZIM est fondée sur le nombre de navetteurs vers une RMR ou une AR de sorte qu'on peut s'attendre au navettage à contresens, comme on l'appelle, à partir d'une RMR ou d'une AR vers des municipalités de ZIM forte.

Figure 7 Dans les régions rurales et petites villes, les trois quarts des emplois dans une subdivision de recensement (SDR) quelconque sont occupés par des habitants de cette même subdivision de recensement (SDR), Canada, 2001



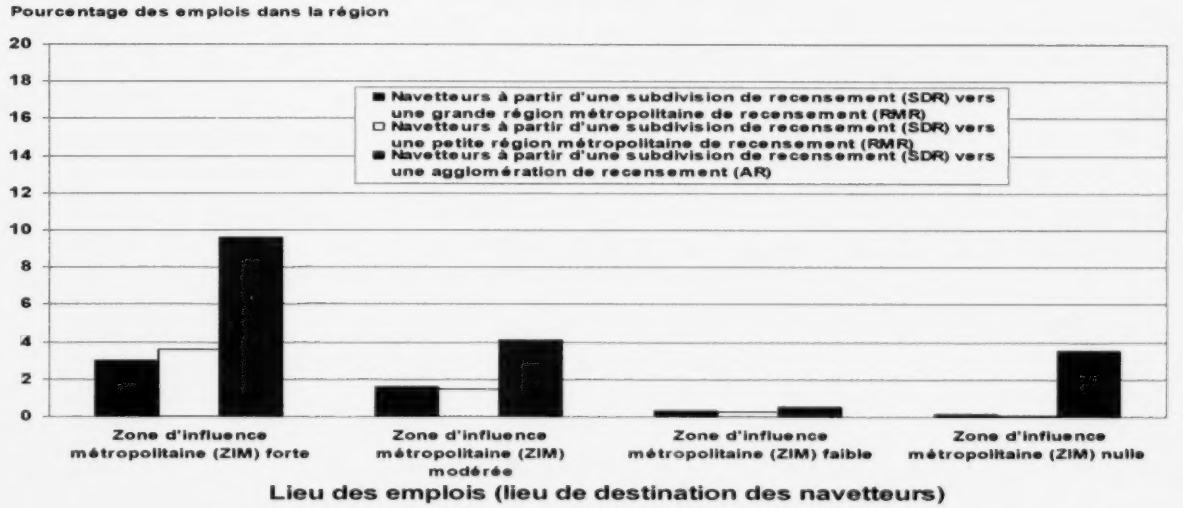
Nota : Une subdivision de recensement (SDR) est une ville ou une municipalité constituée en personne morale. Voir la définition de navettage à l'encadré 2.
Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2001.

Figure 8 Navettage entrant sur les marchés du travail ruraux : environ 15 % des emplois dans les subdivisions de recensement (SDR) des zones d'influence métropolitaine (ZIM) modérée sont occupés par des navetteurs entrants provenant d'autres subdivision de recensement (SDR) de zone d'influence métropolitaine (ZIM) modérée, Canada, 2001



Nota : Une subdivision de recensement (SDR) est une ville ou une municipalité constituée en personne morale. Voir la définition de navettage à l'encadré 2.
Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2001.

Figure 9 Navettage urbain vers les marchés du travail ruraux : dans la plupart des types de subdivisions de recensement (SDR) rurales, plus de la moitié des navetteurs provenant d'une subdivision de recensement (SDR) de grands centres urbains (GCU) provenaient d'une agglomération de recensement (AR), Canada, 2001



Nota : Une subdivision de recensement (SDR) est une ville ou une municipalité constituée en personne morale. Voir la définition de navettage à l'encadré 2.
Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2001.

Conclusions

La présente analyse est une première tentative d'expliquer les caractéristiques multidirectionnelles des déplacements des navetteurs en portant attention en particulier aux déplacements ruraux à l'étendue du Canada. Il est important pour la population active qui habite dans une région rurale ou une petite ville, de même que pour le marché du travail des régions rurales, de comprendre la direction et l'ampleur de ces déplacements.

Le navettage est dans une large mesure un phénomène urbain. Étant donné la répartition actuelle de la population et des emplois, il n'est pas étonnant que près de 80 % du navettage se produise entre les municipalités qui sont situées dans les grands centres urbains (GCU). Les études actuelles sur le navettage dans les RMR indiquent que, même dans ces régions, les caractéristiques du navettage deviennent de plus en plus complexes avec de plus en plus de déplacements à partir du noyau urbain vers la périphérie et d'une périphérie à une autre.

Nous avons constaté dans la présente analyse que, tout comme le navettage urbain, le navettage rural est également plus complexe que ce qu'on croyait généralement. Si on analyse le navettage en portant attention seulement aux déplacements à partir de la périphérie (rurale) vers le noyau (urbain), on ne tient pas compte de la moitié du navettage rural, c'est-à-dire à l'intérieur des régions rurales. Pour les navetteurs qui habitent dans les RRPV, le navettage rural à l'intérieur des régions est aussi important que le navettage rural-urbain. En outre, les emplois ruraux sont deux fois plus occupés par des travailleurs ruraux qui font la navette à l'intérieur des régions rurales que par les navetteurs urbains entrants. Les liens entre régions rurales semblent particulièrement forts dans les RRPV au-delà des ZIM forte.

Il y a manifestement des conséquences si on ne tient pas compte de ce navettage à l'intérieur des régions rurales. On comprend moins bien les liens économiques entre les collectivités rurales et le degré d'intégration des marchés du travail ruraux.

Outre que nous avons présenté l'étendue du navettage à l'intérieur des régions rurales, nous avons aussi montré dans cette analyse que la définition des grands centres urbains (RMR et AR) de Statistique Canada est tout à fait juste. Les RMR et les AR semblent bien délimiter des marchés du travail en vase clos. Seulement 4 % des emplois dans les grands centres urbains sont occupés par des navetteurs provenant des RRPV (ces travailleurs représentent 16 % de ceux qui habitent dans les RRPV).

Nous avons aussi corroboré dans la présente analyse le fait que les RRPV qui sont classées comme ZIM forte représentent exactement la ceinture de démarcation entre les GCU et les RRPV. En ce sens, la classification courante des ZIM semble juste.

Persson et coll. (1997) ont appelé les caractéristiques du navettage d'une zone rurale à une autre la « société des arénas » pour montrer que des fonctions différentes — habitation, loisirs et travail — sont de plus en plus séparées dans l'espace et peuvent entraîner dans chaque cas un déplacement dans une direction différente.

À l'échelle régionale, l'analyse des déplacements de navettage est une condition préalable à la définition des régions fonctionnelles qui ont des liens économiques forts et qui ont un bassin de population active commun. Ces régions constituent une unité d'analyse territoriale importante et le point de mire de l'application des politiques. Les prochains travaux de recherche devront nous aider à mieux délimiter les marchés du travail ruraux ce qui nous aidera à mieux comprendre les données que nous permet d'obtenir la classification de la ZIM courante. De toute évidence, certaines régions rurales sont très liées aux marchés du travail urbains; toutefois, la plupart des collectivités rurales et la moitié des navetteurs ruraux comptent sur d'autres marchés du travail ruraux.

Bibliographie

Bollman, Ray D. et Heather A. Clemenson (à paraître). « Structure and Change in Canada's Rural Demography: An Update to 2006 », Bulletin d'analyse – Régions rurales et petites villes du Canada, n° 21-006-XIF au catalogue de Statistique Canada, Ottawa.

Green, M.B. et S.P. Meyer (1997). « Occupational Stratification of Rural Commuting », chapitre 15 de Ray D. Bollman et John M. Bryden (ed.), « Rural Employment: An International Perspective », Brandon University for the Canadian Rural Revitalization Foundation and Wallingford, Brandon, Royaume-Uni, CAB International, p. 225 à 238.

Heisz, Andrew et Sébastien LaRochelle-Côté (2005). « Se rendre au travail », Tendances sociales canadiennes, n° 11-008 au catalogue de Statistique Canada, Ottawa. Hiver.

McNiven, Chuck, Henry Puderer et Darryl Janes (2000). « Zones d'influence des régions métropolitaines de recensement et des agglomérations de recensement (ZIM) : description de la méthodologie », Série de documents de travail de la géographie n° 2000-2, n° 92F0138MPE au catalogue de Statistique Canada, Ottawa.

Mitchell, Clare J. A. (2005). « Population change and external commuting in Canada's rural small town municipalities, 1996-2001 », Revue canadienne des sciences régionales, septembre. 28(3): 462-486.

Persson, Lars Olaf, Erik Westholm et Tony Fuller (1997). « Two Contexts, One Outcome: The Importance of Lifestyle Choice in Creating Rural Jobs in Canada and Sweden. », chapitre 10 de Ray D. Bollman et John M. Bryden (ed.), « Rural Employment: An International Perspective », Brandon University for the Canadian Rural Revitalization Foundation and Wallingford, Brandon, Royaume-Uni, CAB International, p. 136 à 163.

du Plessis, Valerie, Roland Beshiri, Ray D. Bollman et Heather Clemenson (2001). « Définitions de "rural" », Bulletin d'analyse – Régions rurales et petites villes du Canada, vol. 3, n° 3, n° 21-006-XIF au catalogue de Statistique Canada, Ottawa.

Schindegger, Friedrich et Cornelia Krajasits (1997). « Commuting: Its Importance for Rural Employment Analysis », chapitre 11 de Ray D. Bollman et John M. Bryden (ed.), « Rural Employment: An International Perspective », Brandon University for the Canadian Rural Revitalization Foundation and Wallingford, Brandon, Royaume-Uni, CAB International, p. 164 à 176.

Statistique Canada (2002a). « Dictionnaire du Recensement de 2001 », n° 92-378-XPF au catalogue de Statistique Canada, Ottawa.

Statistique Canada (2002b). « GéoSuite, Recensement de 2001 », n° 92F0085XCB au catalogue de Statistique Canada, Ottawa.

Statistique Canada (2003). « Où travaillent les Canadiens et comment s'y rendent-ils? », Série « Analyses », Recensement de 2001, n° 96F0030X1E2001010 au catalogue de Statistique Canada, Ottawa.

Spencer Harris est étudiant à l'Université de Waterloo, Alessandro Alasia est analyste à la Section de la recherche et des données rurales, Division de l'agriculture et
Ray D. Bollman est chef de la Section de la recherche et des données rurales, Division de l'agriculture

Annexe

Tableau A1 Nombre de subdivisions de recensement dans chaque groupe géographique, Canada, 2001

Classification des secteurs statistiques	Subdivisions de recensement	Subdivisions de recensement incluse dans notre étude[1]	
	Nombre	Nombre	Pourcentage
Grands centres urbains	**995**	**851**	**85,5**
Grande région métropolitaine de recensement	288	266	92,4
Petite région métropolitaine de recensement	221	196	88,7
Agglomération de recensement	486	389	80,0
Régions rurales et petites villes	**4 605**	**2 939**	**63,8**
Zone d'influence métropolitaine forte	663	548	82,7
Zone d'influence métropolitaine modérée	1 388	1 180	85,0
Zone d'influence métropolitaine faible	1 016	821	80,8
Zone d'influence métropolitaine nulle	1 538	390	25,4
Canada	**5 600**	**3 790**	**67,7**

1. 20 travailleurs ou plus, distance maximale de 250 km

Nota : Une subdivision de recensement (SDR) est une ville ou une municipalité constituée en personne morale. Voir à l'encadré 2 la définition du navettage et les critères pour inclure une subdivision de recensement (SDR). Dans la présente étude, la classification d'une région métropolitaine de recensement (RMR) et d'une agglomération de recensement (AR) est fondée sur la population totale de l'agglomération. Une agglomération ayant une population totale supérieure à 100 000 est une région métropolitaine de recensement (RMR); par conséquent, la catégorie « petite RMR » comprend 7 agglomérations de recensement (AR) ayant dans leur noyau urbain une population inférieure à 100 000, mais une population totale supérieure à 100 000. Pour des raisons pratiques, 16 subdivisions de recensement (SDR) qui ne sont pas des agglomérations de recensement (AR) dans les territoires, où il y a une petit nombre de navetteurs vers une agglomération de recensement (AR) dans les territoires, ont été attribuées à la catégorie des zones d'influence métropolitaine (ZIM) forte.

Source : Calculs des auteurs fondés sur Statistique Canada, Recensement de la population, 2001.

Tableau A2 Navettage et lieu des emplois selon le type de région, Canada, 2001

Classification des secteurs statistiques	Total des navetteurs sortants	Total des navetteurs entrants	Travailleurs qui habitent et travaillent dans la même subdivision de recensement	Total des gens qui travaillent au même endroit qu'ils habitent
			Nombre	
Grands centres urbains	**3 929 690**	**4 209 555**	**7 987 510**	**11 917 200**
Grande région métropolitaine de recensement	2 773 135	3 000 595	4 934 865	7 708 000
Petite région métropolitaine de recensement	696 915	693 025	1 779 560	2 476 475
Agglomération de recensement	459 640	515 935	1 273 085	1 732 725
Régions rurales et petites villes	**890 605**	**610 740**	**1 887 325**	**2 777 930**
Zone d'influence métropolitaine forte	369 895	128 910	376 180	746 075
Zone d'influence métropolitaine modérée	311 270	235 420	693 800	1 005 070
Zone d'influence métropolitaine faible	188 065	222 035	692 830	880 895
Zone d'influence métropolitaine nulle	21 375	24 375	124 515	145 890
Toutes les régions	**4 820 295**	**4 820 295**	**9 874 835**	**14 695 130**

Nota : Pour la définition du navettage utilisée dans la présente analyse, voir l'encadré 2.

Source : Calculs des auteurs fondés sur Statistique Canada, Recensement de la population, 2001.

Tableau A3 Matrice régionale des déplacements des navetteurs, Canada, 2001

À partir de Lieu de résidence	Navetteurs vers le lieu de travail							Total des navetteurs à leur lieu de résidence
	Grands centres urbains			Régions rurales et petites villes				
	Grande région métropolitaine de recensement	Petite région métropolitaine de recensement	Agglomération de recensement	Zone d'influence métropolitaine forte	Zone d'influence métropolitaine modérée	Zone d'influence métropolitaine faible	Zone d'influence métropolitaine nulle	
	Nombre							
Grande région métropolitaine de recensement	2 692 075	31 725	15 935	15 255	14 810	3 130	205	2 773 135
Petite région métropolitaine de recensement	123 040	517 885	21 740	18 270	13 410	2 480	90	696 915
Agglomération de recensement	39 240	45 650	278 660	48 540	37 840	4 485	5 225	459 640
forte	108 345	66 620	130 380	32 335	29 385	2 735	95	369 895
Zone d'influence métropolitaine modérée	35 085	28 640	63 080	13 825	111 835	54 980	3 825	311 270
Zone d'influence métropolitaine faible	2 705	2 270	4 730	535	25 870	139 735	12 220	188 065
Zone d'influence métropolitaine nulle	105	235	1 410	150	2 270	14 490	2 715	21 375
Nombre de navetteurs à leur lieu de travail	3 000 595	693 025	515 935	128 910	235 420	222 035	24 375	4 820 295

Nota : Ce tableau est une matrice des déplacements des navetteurs à partir du lieu de résidence (ligne) vers le lieu de travail (colonne). Il comprend les personnes qui font la navette entre les subdivisions de recensement (SDR) dans le même type de région. Par exemple, il y a 517 885 navetteurs à partir d'une subdivision de recensement (SDR) située dans une petite région métropolitaine de recensement (RMR) vers une autre subdivision de recensement (SDR) située dans une petite région métropolitaine de recensement (RMR).
Pour la définition du navettage utilisée dans la présente analyse, voir l'encadré 2.

Source : Calculs des auteurs fondés sur Statistique Canada, Recensement de la population, 2001.

Tableau A4 Navetteurs sortants de chaque type de lieu de résidence, avec leur répartition selon le lieu de travail, Canada, 2001

À partir de Lieu de résidence	Vers le lieu de travail									Total des navetteurs sortants
	Grands centres urbains				Régions rurales et petites villes					
	Tous les grands centres urbains	Grande région métropolitaine de recensement	Petite région métropolitaine de recensement	Agglomération de recensement	Toutes les régions rurales et petites villes	Zone d'influence métropolitaine forte	Zone d'influence métropolitaine modérée	Zone d'influence métropolitaine faible	Zone d'influence métropolitaine nulle	
	Pourcentage									
Grands centres urbains	**95,8**	**72,6**	**15,1**	**8,0**	**4,2**	**2,1**	**1,7**	**0,3**	**0,1**	**100,0**
Grande région métropolitaine de recensement	98,8	97,1	1,1	0,6	1,2	0,6	0,5	0,1	0,0	100,0
Petite région métropolitaine de recensement	95,1	17,7	74,3	3,1	4,9	2,6	1,9	0,4	0,0	100,0
Agglomération de recensement	79,1	8,5	9,9	60,6	20,9	10,6	8,2	1,0	1,1	100,0
Régions rurales et petites villes	**49,8**	**16,4**	**11,0**	**22,4**	**50,2**	**5,3**	**19,0**	**23,8**	**2,1**	**100,0**
Zone d'influence métropolitaine forte	82,5	29,3	18,0	35,2	17,5	8,7	7,9	0,7	0,0	100,0
Zone d'influence métropolitaine modérée	40,7	11,3	9,2	20,3	59,3	4,4	35,9	17,7	1,2	100,0
Zone d'influence métropolitaine faible	5,2	1,4	1,2	2,5	94,8	0,3	13,8	74,3	6,5	100,0
Zone d'influence métropolitaine nulle	8,2	0,5	1,1	6,6	91,8	0,7	10,6	67,8	12,7	100,0
Toutes les régions	**87,3**	**62,2**	**14,4**	**10,7**	**12,7**	**2,7**	**4,9**	**4,6**	**0,5**	**100,0**

Nota : Ce tableau montre la répartition en pourcentage des navetteurs sortants à partir d'un lieu de résidence vers un lieu de travail, en tant que total des navetteurs sortants dans chaque lieu de résidence. La somme de chaque ligne est égale à 100 %.

Source : Calculs des auteurs fondés sur Statistique Canada, Recensement de la population, 2001.

Tableau A5 Nombre total de travailleurs pour chaque type de lieu de résidence, avec leur répartition selon le lieu de travail, Canada, 2001

À partir de Lieu de résidence	Vers le lieu de travail											
	Grands centres urbains				Régions rurales et petites villes							
	Tous les grands centres urbains	Grande région métropolitaine de recensement	Petite région métropolitaine de recensement	Agglomération de recensement	Toutes les régions rurales et petites villes	Zone d'influence métropolitaine forte	Zone d'influence métropolitaine modérée	Zone d'influence métropolitaine faible	Zone d'influence métropolitaine nulle	Total des navetteurs sortants	Réside et travaille dans la même subdivision de recensement	Total
	Pourcentage											
Grands centres urbains	**31,6**	**24,0**	**5,0**	**2,7**	**1,4**	**0,7**	**0,6**	**0,1**	**0,0**	**33,0**	**67,0**	**100,0**
Grande région métropolitaine de recensement	35,5	34,9	0,4	0,2	0,4	0,2	0,2	0,0	0,0	36,0	64,0	100,0
Petite région métropolitaine de recensement	26,8	5,0	20,9	0,9	1,4	0,7	0,5	0,1	0,0	28,1	71,9	100,0
Agglomération de recensement	21,0	2,3	2,6	16,1	5,5	2,8	2,2	0,3	0,3	26,5	73,5	100,0
Régions rurales et petites villes	**16,0**	**5,3**	**3,5**	**7,2**	**16,1**	**1,7**	**6,1**	**7,5**	**0,7**	**32,1**	**67,9**	**100,0**
Zone d'influence métropolitaine forte	40,9	14,5	8,9	17,5	8,7	4,3	3,9	0,4	0,0	49,6	50,4	100,0
Zone d'influence métropolitaine modérée	12,6	3,5	2,8	6,3	18,4	1,4	11,1	5,5	0,4	31,0	69,0	100,0
Zone d'influence métropolitaine faible	1,1	0,3	0,3	0,5	20,2	0,1	2,9	15,9	1,4	21,3	78,7	100,0
Zone d'influence métropolitaine nulle	1,2	0,1	0,2	1,0	13,5	0,1	1,6	9,9	1,9	14,7	85,3	100,0
Toutes les régions	**28,6**	**20,4**	**4,7**	**3,5**	**4,2**	**0,9**	**1,6**	**1,5**	**0,2**	**32,8**	**67,2**	**100,0**

Nota : Ce tableau montre la répartition en pourcentage des navetteurs sortants à partir d'un lieu de résidence vers un lieu de travail et les travailleurs qui ne font pas la navette, en tant que pourcentage de tous les travailleurs (navetteurs et non-navetteurs) à chaque lieu de résidence. La somme de chaque ligne est égale à 100 %.

Source : Calculs des auteurs fondés sur Statistique Canada, Recensement de la population, 2001.

Tableau A6 Pour chaque lieu de travail, répartition en pourcentage des navetteurs selon le lieu de résidence, Canada, 2001

À partir de Lieu de résidence	Proportion des navetteurs entrants vers le lieu de travail									
	Grands centres urbains				Régions rurales et petites villes					Toutes les régions
	Tous les grands centres urbains	Grande région métropolitaine de recensement	Petite région métropolitaine de recensement	Agglomération de recensement	Toutes les régions rurales et petites villes	Zone d'influence métropolitaine forte	Zone d'influence métropolitaine modérée	Zone d'influence métropolitaine faible	Zone d'influence métropolitaine nulle	
	Pourcentage									
Grands centres urbains	**89,5**	**95,1**	**85,9**	**61,3**	**26,8**	**63,7**	**28,1**	**4,5**	**22,6**	**81,6**
Grande région métropolitaine de recensement	65,1	89,7	4,6	3,1	5,5	11,8	6,3	1,4	0,8	57,5
Petite région métropolitaine de recensement	15,7	4,1	74,7	4,2	5,6	14,2	5,7	1,1	0,4	14,5
Agglomération de recensement	8,6	1,3	6,6	54,0	15,7	37,7	16,1	2,0	21,4	9,5
Régions rurales et petites villes	**10,5**	**4,9**	**14,1**	**38,7**	**73,2**	**36,3**	**71,9**	**95,5**	**77,4**	**18,5**
Zone d'influence métropolitaine forte	7,3	3,6	9,6	25,3	10,6	25,1	12,5	1,2	0,4	7,7
Zone d'influence métropolitaine modérée	3,0	1,2	4,1	12,2	30,2	10,7	47,5	24,8	15,7	6,5
Zone d'influence métropolitaine faible	0,2	0,1	0,3	0,9	29,2	0,4	11,0	62,9	50,1	3,9
Zone d'influence métropolitaine nulle	0,0	0,0	0,0	0,3	3,2	0,1	1,0	6,5	11,1	0,4
Total des navetteurs entrants	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Nota : Ce tableau montre la répartition en pourcentage des navetteurs entrants à partir d'un lieu de résidence vers un lieu de travail, en tant que total des navetteurs entrants à chaque lieu de travail. La somme de chaque ligne est égale à 100 %.

Source : Calculs des auteurs fondés sur Statistique Canada, Recensement de la population, 2001.

Tableau A7 Pour chaque lieu de travail, répartition en pourcentage des travailleurs selon le lieu de résidence, Canada, 2001

À partir de Lieu de résidence	Vers le lieu de travail									Toutes les régions
	Grands centres urbains				Régions rurales et petites villes					
	Tous les grands centres urbains	Grande région métropolitaine de recensement	Petite région métropolitaine de recensement	Agglomération de recensement	Toutes les régions rurales et petites villes	Zone d'influence métropolitaine forte	Zone d'influence métropolitaine modérée	Zone d'influence métropolitaine faible	Zone d'influence métropolitaine nulle	
	Pourcentage									
Grands centres urbains	**30,9**	**36,0**	**24,1**	**17,7**	**6,6**	**16,2**	**7,1**	**1,1**	**3,7**	**26,7**
Grande région métropolitaine de recensement	22,5	33,9	1,3	0,9	1,3	3,0	1,6	0,3	0,1	18,9
Petite région métropolitaine de recensement	5,4	1,6	20,9	1,2	1,4	3,6	1,4	0,3	0,1	4,7
Agglomération de recensement	3,0	0,5	1,8	15,6	3,8	9,6	4,1	0,5	3,5	3,1
Régions rurales et petites villes	**3,6**	**1,8**	**4,0**	**11,2**	**17,9**	**9,3**	**18,2**	**23,2**	**12,7**	**6,1**
Zone d'influence métropolitaine forte	2,5	1,4	2,7	7,3	2,6	6,4	3,2	0,3	0,1	2,5
Zone d'influence métropolitaine modérée	1,0	0,4	1,2	3,5	7,4	2,7	12,0	6,0	2,6	2,1
Zone d'influence métropolitaine faible	0,1	0,0	0,1	0,3	7,1	0,1	2,8	15,3	8,2	1,3
Zone d'influence métropolitaine nulle	0,0	0,0	0,0	0,1	0,8	0,0	0,2	1,6	1,8	0,1
Total des navetteurs à leur lieu de travail	34,5	37,8	28,0	28,8	24,4	25,5	25,3	24,3	16,4	32,8
Subdivision de recensement	65,5	62,2	72,0	71,2	75,6	74,5	74,7	75,7	83,6	67,2
Total des travailleurs	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Nota : Ce tableau montre la répartition en pourcentage des navetteurs entrants à partir d'un lieu de résidence vers un lieu de travail en tant que pourcentage de tous les travailleurs à chaque lieu de travail. La somme de chaque ligne est égale à 100 %.

Source : Calculs des auteurs fondés sur Statistique Canada, Recensement de la population, 2001.

Tableau A8 Pour chaque lieu de résidence, répartition en pourcentage des navetteurs (hommes) selon le lieu de travail, Canada, 2001

À partir de Lieu de résidence	Navetteurs sortants vers le lieu de travail							Toutes les régions
	Grands centres urbains			Régions rurales et petites villes				
	Grande région métropolitaine de recensement	Petite région métropolitaine de recensement	Agglomération de recensement	Zone d'influence métropolitaine forte	Zone d'influence métropolitaine modérée	Zone d'influence métropolitaine faible	Zone d'influence métropolitaine nulle	
	Pourcentage							
Grande région métropolitaine de recensement	**96,7**	1,3	0,6	0,6	0,6	0,1	0,0	100,0
Petite région métropolitaine de recensement	20,2	**71,2**	3,2	2,8	2,1	0,4	0,0	100,0
Agglomération de recensement	9,9	10,9	**55,1**	12,2	9,0	1,3	1,7	100,0
Zone d'influence métropolitaine forte	32,1	18,5	32,2	**8,5**	7,9	0,7	0,0	100,0
Zone d'influence métropolitaine modérée	12,8	10,1	19,2	4,7	**35,5**	16,5	1,2	100,0
Zone d'influence métropolitaine faible	1,8	1,5	2,8	0,3	14,3	**73,0**	6,3	100,0
Zone d'influence métropolitaine nulle	0,5	0,9	6,9	1,1	9,3	69,8	**12,5**	100,0

Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2001.

Tableau A9 Pour chaque lieu de résidence, répartition en pourcentage des navetteuses (femmes) selon le lieu de travail, Canada, 2001

À partir de Lieu de résidence	Navetteuses sortantes vers le lieu de travail							
	Grands centres urbains			Régions rurales et petites villes				
	Grande région métropolitaine de recensement	Petite région métropolitaine de recensement	Agglomération de recensement	Zone d'influence métropolitaine forte	Zone d'influence métropolitaine modérée	Zone d'influence métropolitaine faible	Zone d'influence métropolitaine nulle	Toutes les régions
	Pourcentage							
Grande région métropolitaine de recensement	**97,5**	1,0	0,5	0,5	0,4	0,1	0,0	100,0
Petite région métropolitaine de recensement	14,5	**78,1**	3,0	2,3	1,7	0,2	0,0	100,0
Agglomération de recensement	7,0	8,8	**67,4**	8,5	7,3	0,6	0,4	100,0
Zone d'influence métropolitaine forte	26,3	17,5	38,5	**9,0**	8,1	0,7	0,0	100,0
Zone d'influence métropolitaine modérée	9,6	8,2	21,4	4,2	**36,4**	18,9	1,3	100,0
Zone d'influence métropolitaine faible	1,1	1,0	2,2	0,3	13,3	**75,5**	6,7	100,0
Zone d'influence métropolitaine nulle	0,5	1,3	6,3	0,4	11,7	66,7	**13,1**	100,0

Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2001.

Une autre innovation de Statistique Canada...

Ça peut aussi vous intéresser : *EnviroStats* (n° 16-002-X au catalogue)

EnviroStats est le bulletin trimestriel de Statistique Canada portant sur les statistiques de l'environnement et du développement durable.

EnviroStats fournit une analyse statistique régulière de divers sujets environnementaux à l'intention d'un large public. Le coeur de chaque numéro est constitué d'un article de fond. Des articles plus courts mettent en évidence les nouveaux développements statistiques où présentent de nouveaux concepts. Les « mises à jour » couvrent des événements récents et imminents tels que les diffusions de nouveaux produits statistiques ou les aperçus d'enquêtes en cours. Un tableau de données complet fait en sorte que les lecteurs disposent des statistiques les plus récentes qui soient. Chaque numéro comportera également une carte qui illustrera et analysera un sujet d'actualité.

Statistique Canada http://www.statcan.ca/bsolc/francais/bsolc?catno=16-002-X.

Bulletin d'analyse – Régions rurales et petites villes du Canada (Cat. n° 21-006-XIF)

Nos dernières parutions

Vol. 7, n° 4 : Comparaison des travailleurs ruraux et urbains en situation de faible revenu
Myriam Fortin

Vol. 7, n° 3 : Facteurs associés à l'utilisation de l'internet : une question de ruralité?
Larry McKeown, Anthony Noce et Peter Czerny

Vol. 7, n° 2 : Différences rurales-urbaines entre les bassins hydrographiques au Canada
Neil Rothwell

Vol. 7, n° 1 : L'influence de la scolarité sur l'engagement communautaire : différences entre les régions rurales et urbaines du Canada
Neil Rothwell et Martin Turcotte

Liste complète des bulletins par principaux sujets (veuillez remarquer que certains bulletins apparaissent dans plus d'une catégorie)

Aperçu rural	Volume 1, n° 6; volume 3, n° 3; volume 4, n° 7; volume 5, n° 2; volume 6, n° 7;
Démographie et migration	Volume 1, n° 1; volume 2, n° 2; volume 2, n° 3; volume 3, n° 6; volume 4, n° 2; volume 5, n° 4; volume 6, n° 3;
Études et compétences	Volume 4, n° 5; volume 5, n° 6; volume 6, n° 2; volume 7, n° 1;
Agriculture	Volume 3, n° 2; volume 4, n° 8; volume 6, n° 1;
Population active et emploi	Volume 1, n° 2; volume 2, n° 1; volume 2, n° 6; volume 2, n° 7; volume 2, n° 8; volume 3, n° 1; volume 3, n° 4; volume 3, n° 8; volume 4, n° 1; volume 4, n° 3; volume 4, n° 7; volume 5, n° 5; volume 6, n° 8;
Affaires	Volume 1, n° 3;
Tourisme	Volume 5, n° 8; volume 6, n° 5;
Revenus et dépenses	Volume 1, n° 4; volume 2, n° 5; volume 3, n° 7; volume 4, n° 4; volume 5, n° 7; volume 7, n° 4;
Habitation	Volume 2, n° 4;
Santé	Volume 1, n° 5; volume 4, n° 6; volume 5, n° 3;
Internet et utilisation de l'ordinateur	Volume 1, n° 7; volume 3, n° 5; volume 5, n° 1; volume 7, n° 3;
Tendances sociales	Volume 6, n° 4; volume 7, n° 1;
Environnement	Volume 6, n° 6; volume 7, n° 2;
Autochtones et le Nord	Volume 1 No. 8;